

Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr

Eine kritische Sprachreflexion

Sprache prägt unser Denken und Handeln. Mobilität erscheint uns als immaterielles (Konsum-) Gut, das grenzenlos verfügbar ist und mit dem wir verschwenderisch umgehen können. Und wir erwarten, dass der Verkehr fließt, sonst haben wir ein Problem. Beide Sprechweisen machen für den Ressourcenverbrauch, der mit Mobilität und Verkehr einhergeht, blind. Für einen suffizienten Umgang mit natürlichen Ressourcen brauchen wir einen Mobilitätsbegriff, der etwa das Bleiben am Ort positiv beleuchtet, und einen Verkehrsbegriff, der Verkehr nicht länger als Naturphänomen versteht, sondern als menschengemacht.

Hugo Caviola, Andrea Sabine Sedlaczek

Boundless mobility and traffic flow.

A critical reflection on language use

GAIA 29/3 (2020): 161 – 169

Abstract

This article provides evidence from the perspective of discourse linguistics that the key concepts of mobility and traffic promote non-sufficient thinking and action. The extensive use of these terms in journalism and politics triggers an understanding of mobility as an immaterial consumer good available in unlimited quantities and of traffic as a force of nature. Both metaphorical frames blind us to the use of resources engendered by mobility and traffic. The article suggests using these terms in a more conscious manner and provides alternative metaphors.

Keywords

discourse linguistics, frames, metaphors, mobility, sufficiency, traffic


Die Ausdrücke *Mobilität* und *Verkehr* sind Leitbegriffe unserer Zeit. In der Schweiz unterhalten Bund und Kantone Ämter für Mobilität oder Verkehr, Zeitungen führen feste Rubriken und Beilagen zu diesen Themen. Universitäre Bildungsgänge, Forschungsprojekte und Konferenzen widmen sich ihnen. Als zuständig für Verkehr gelten bis heute vornehmlich die technischen Wissenschaften, für Mobilität die Sozialwissenschaften. So hat die Soziologie 2006 ein neues *Mobilitätsparadigma* ausgerufen. Demnach dominieren in der globalisierten Welt nicht mehr Orte und sesshafte Menschen, sondern Mobilität bestimmt die neue Norm (Sheller und Urry 2006, Cresswell 2006). Soziolinguistische Studien haben sich unter anderem mit der Sprache des Tourismus befasst (etwa Jaworska 2017, Thurlow und Jaworski 2012, Dann 1996), die Kulturwissenschaften sind dem historischen Erfahrungswandel von Mobilität auf der Spur (Rehberg et al. 2005) und haben den Verkehr und seine Vehikel als Kollektivsymbole erkennbar gemacht (Link 2005).

Auf den schweizerischen Nationalstraßen hat sich der Verkehr seit 1980 mehr als verdoppelt. Laut Verkehrsberechnungen des Bundesamts für Raumentwicklung wird der Straßenverkehr zwischen 2010 und 2040 um weitere 25 Prozent zunehmen.¹ Ähnliches gilt für den Flugverkehr. Die Strecke, die Schweizer(innen) in der Luft zurücklegen, ist zwischen 2010 und 2015 um 57 Prozent angewachsen (Metzler 2017). Allein der Flugverkehr trägt in der Schweiz mit rund 16 Prozent zum Treibhauseffekt bei (Götti 2017). Die Verkehrszunahme stellt unsere Gesellschaft vor Probleme, die weit mehr als nur technischer Natur sind. Für den Umgang mit Mobilität und Verkehr ist ein sozial- und umweltgerechtes Maß gefragt.

Fragestellung und Methoden

Im Folgenden untersuchen wir mit Methoden der Diskurslinguistik die Frames von *Verkehr* und *Mobilität*. Frames, sogenannte Deutungsrahmen, umfassen die Vorstellungen, die der Gebrauch eines Wortes in unseren Köpfen aufruft. Frames geben Wörtern

Dr. Hugo Caviola | Universität Bern | Interdisziplinäres Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) | Mittelstr. 43 | 3012 Bern | Schweiz | +41 61 9212171 | hugo.caviola@unibe.ch

Mag. Andrea Sabine Sedlaczek | Universität Wien | Institut für Sprachwissenschaft | Wien | Österreich | andrea.sabine.sedlaczek@univie.ac.at
 <http://orcid.org/0000-0001-7676-6158>

© 2020 H. Caviola, A. S. Sedlaczek; licensee oekom verlag. This article is published under the terms of the Creative Commons Attribution License CC BY 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).
<https://doi.org/10.14512/gaia.29.3.6>
 Submitted October 23, 2019; revised version accepted February 20, 2020 (double-blind peer review).

Bedeutung, indem sie diese in einen Zusammenhang mit unserem Sprach- und Weltwissen stellen. Sie leiten unser Denken und Handeln an, meist ohne dass uns dies bewusst wird (Busse 2012, S. 543 ff., Ziem 2008).

Unser Hauptinteresse ist ein ökologisches. Es schließt an diskurs- und ökolinguistische Arbeiten an, wie sie etwa zum Nuklearenergiediskurs (Jung 1994), zur Klimawandeldebatte (Sedlaczek 2017, Tereick 2016) und zum Mensch-Natur-Verhältnis (Caviola et al. 2018, Mattfeldt 2016, Stibbe 2015) vorliegen. Wir fragen, welche Perspektiven die Frames von *Verkehr* und *Mobilität* eröffnen, was sie aufzeigen oder ausblenden und welche Haltungen und Gefühle sie nahelegen (Köller 2004, S. 309 ff., Ziem 2008). Wir wollen wissen, wie der breite gesellschaftliche Gebrauch dieser Ausdrücke einen suffizienten beziehungsweise nichtsuffizienten Umgang mit natürlichen Ressourcen fördern oder behindern kann (Profijt 2018, Paech 2012, Stengel 2011) und welche Schlüsse sich daraus für die Verkehrspolitik und den Sprachgebrauch in Wissenschaft, Journalismus, Planung und Politik ziehen lassen. Unter *Suffizienz* verstehen wir einen die eigenen Bedürfnisse zufriedenstellenden und dabei ressourcenschonenden Konsum, der auf „Begrenzung aus Einsicht und Wahl“ beruht (Linz 2002, S. 13). Sprachliche Merkmale einer suffizienten beziehungsweise nichtsuffizienten Haltung erkennen wir an der Art, wie die sprachlichen Perspektiven den Ressourcenverbrauch sichtbar machen oder verdecken und welche Rollen sie den menschlichen Akteur(inn)en vorgeben (Stibbe 2015, S. 145–158).

Die Diskurslinguistik versteht Sprache als ein Erkenntnisinstrument, welches das Verständnis eines Gegenstands (hier der menschlichen Bewegung im Raum) in spezifischer Weise prägt. Aus dieser Sicht sind Haltungen und Interessen nicht außersprachlich (in Einzelpersonen oder politischen Interessensgruppen) gegeben, sondern sie lassen sich verlässlich erst durch die Analyse des Sprachgebrauchs in Bezug auf einen bestimmten historischen Kontext rekonstruieren. Uns interessiert im Folgenden nicht die Haltung einzelner Personen, sondern „das kollektive Wissen einer Zeit“ (Bendel Larcher 2015, S. 11, 34), das in repräsentativen Texten zum Ausdruck gelangt.

Wörter gewinnen ihre Bedeutung wesentlich durch ihren Gebrauch, genauer durch ihren Kontext. Kontextbezogen bleibt unsere Untersuchung zunächst durch ihre Eingrenzung auf journalistische Textsorten unter den Schlagwörtern *Mobilität* und *Verkehr*. Mit der thematischen Eingrenzung auf die menschliche Bewegung im Raum fallen Bedeutungen von *Mobilität* wie geistige oder körperliche Beweglichkeit ebenso weg wie ein Verständnis von *Verkehr* im Sinne von Umgang mit jemandem oder Geschlechtsverkehr.

Den Hauptgegenstand unserer Untersuchung bildet ein Textkorpus von 319 Zeitungsartikeln zu den Themen *Mobilität* und *Verkehr* (rund 211 000 Wörter) aus der *Neuen Zürcher Zeitung* (NZZ), dem *Tages-Anzeiger* (TA), der *Basler Zeitung* (BaZ) und

der Gratiszeitung *20 Minuten* (20 Min.) aus den Jahren 2017 und 2018. Das Korpus wurde halb manuell anhand einer nach Relevanz sortierten Schlagwortsuche mit den Suchwörtern *Mobilität* und *Verkehr* in der Datenbank *Factiva* gebildet. Die Texte umfassen Reportagen, Nachrichten, Interviews und verkehrspolitische Kommentare.²

Eingeschränkt bleibt unsere wortbezogene Untersuchung insofern, als sie aus dem Gebrauchskontext erwachsende Wertungen wie etwa die Bejahung, Verneinung oder Ironisierung der Wörter *Mobilität* und *Verkehr* außer Acht lässt. Um dennoch aussagekräftige Ergebnisse sicherzustellen, richten wir unser Interesse auf Wortzusammensetzungen (Komposita), benachbart auftretende Wörter (Kollokationen) und konzeptuelle Metaphern. Dabei haben wir es mit mehrgliedrigen, sogenannten sekundären Zeichen (Kilian et al. 2010, S. 36) zu tun, die stets einen beschränkten Kontext mit sich führen und so ihre perspektivische Ausrichtung erkennbar machen.

Die Kombination von vier journalistischen Textsorten und der Fokus auf zwei inhaltlich eng begrenzte Begriffe bilden die gesellschaftliche Bedeutung dieser Leitbegriffe in einer für unser Anliegen genügenden Breite ab. Wo wir die beiden Begriffe umfassender – auch zeitunabhängiger – einordnen, ziehen wir das *Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache* (DWDS) als Daten- und Verweisquelle bei. Im Ganzen interessieren uns die Grundperspektiven, die Denkmöglichkeiten, die Art von Weltaneignung, die durch diese Wörter eröffnet werden. Wir wenden primär qualitative Methoden der Frame- und Metapherntheorie an, die wir durch einfache computerunterstützte Frequenzanalysen ergänzen. Wir verfahren interdisziplinär, indem wir Vorgehen und Ergebnisse in einem Projektteam prüfen, das Kompetenzen aus Linguistik, Nachhaltigkeitsforschung und Verkehrsplanung vereint.

Verkehr und *Mobilität* interessiert uns nicht nur, weil diese Wörter ein gesellschaftlich brisantes Themenfeld bezeichnen, sondern auch, weil sie das Phänomen „menschliche Bewegung im Raum“ in unterschiedlicher Weise erschließen. Aus historischer Perspektive offenbart ein Blick in das DWDS, dass das Wort *Mobilität* seit etwa 1985 auffällig an Häufigkeit gewonnen und sich neben das ältere Wort *Verkehr* geschoben hat (Abbildung 1). Der Vergleich des gedanklichen Zuschnitts der beiden Ausdrücke verspricht daher einen differenzierten Blick auf ein gesellschaftlich brisantes Thema.

Kollokationen und Komposita

Mobilität als Form von Freiheit, Verkehr als Problem

Der Frame eines Wortes wird wesentlich mitgeprägt durch die Wörter, die es häufig begleiten. So verbinden sich Nomen oft auf bedeutungsvolle Weise mit bestimmten Verben. Solche „Wortseil-

¹ <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html>

² Unser Korpus umfasst die Kriterien Thema, geografischer Raum, Zeitspanne, Medium und Textsorte, wie sie etwa Bendel Larcher (2015, S. 53) vorschlägt. Den Bedeutungsaspekt von *Mobilität* als Migration lassen wir weg, da Migration selten mit Ressourcenverbrauch verbunden wird.

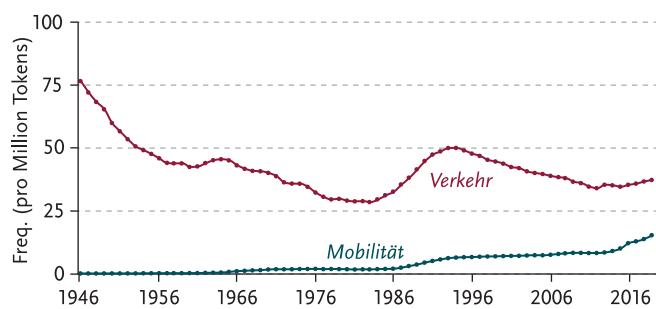


ABBILDUNG 1: In Zeitungen gewinnt seit 1965 das Wort *Mobilität* an Häufigkeit, während *Verkehr* mit mehreren Schwankungen seit 1945 tendenziell an Häufigkeit verliert. Gleichwohl ist *Verkehr* insgesamt das etwa dreimal häufigere Wort (Token = Textwort). Datenquelle: DWDS-Wortverlaufskurve für *Verkehr/Mobilität* (DWDS 2020).

schaften“ (Kollokationen) sagen viel über den „gedanklichen Zugschnitt“ (den Frame) eines Wortes aus. Da wir eine Bedeutungsnahe zwischen den Ausdrücken *Mobilität* und *Freiheit* vermuten, stellen wir die beiden vergleichend neben *Verkehr*, und zwar in einem zunächst thematisch ungebundenen Referenzkorpus des DWDS, das Texte im Umfang von 1,8 Milliarden Wörtern aus unterschiedlichen Textsorten vereint. Das DWDS führt die folgenden Verbkollokationen der drei Nomen auf. Die Rangfolge zeigt den Grad der relativen Häufigkeit, in der sich die Verben auf die angeführten Nomen beziehen (Tabelle 1).

Allein der Umstand, dass sich die Nomen *Freiheit* und *Mobilität* hochfrequent mit denselben oder sinnverwandter Verben (*einschränken*, *garantieren*, *gewährleisten* und *beschränken* oder *beschneiden*) verbinden, zeugt von ihrer inhaltlichen Nähe. Die versammelten Verben beziehen sich auf ein positiv bewertetes menschliches Bedürfnis, ein Vermögen und eine Eigenschaft, die sich aus den Adjektiven *frei* und *mobil* herleiten. Menschen können frei und mobil sein. Mit ihrer semantischen Nähe zu *Freiheit* verbindet sich *Mobilität* auch mit den Momenten der Selbstverwirklichung und der Bewegungsfähigkeit, ein Merkmal, wie es im englischen Ausdruck *motility* zum Ausdruck kommt.³ Die Koppelung von *Mobilität* mit *Freiheit* verleiht dem Wort *Mobilität* die positive semantische Grundfärbung von *Bewegungsfreiheit*.

Verkehr erscheint vor allem als Problem, für das man Lösungen sucht. Ein Problem ist er etwa, wenn er *lahmgelegt*, *behindert*, *aufgehalten* oder *blockiert* wird. Lösungen zeigen sich in Tätigkeiten wie *regeln*, *überwachen* und *bewältigen*. Diese Verben erinnern an den Umgang mit einer schwierigen Herausforderung, die gemeistert werden muss. Gegenständlich zeigt sich der Verkehr, wo man ihn *verlagern*, *umleiten* und *blockieren* kann. Auch ist er lokal gebunden und konkret, *Mobilität* dagegen ortlos, abstrakt und in ihrem Realitätsbezug nebulös.

Mobilität positiv, Verkehr negativ bewertet

Auch Wortzusammensetzungen (Komposita) prägen Frames. Ihre Bedeutung erwächst weitgehend aus dem Zusammenwirken ihrer Wortteile. Ist zum Beispiel häufig von *Jugend-* oder *Ausländerkriminalität* die Rede, so färbt dieser Wortgebrauch auf die Bedeutung der Wörter *Jugend* und *Ausländer* ab: Sie werden hinter-

TABELLE 1: Verb-Nomen-„Seilschaften“ zeigen Bedeutungsverwandtschaften an. *Freiheit* und *Mobilität* liegen sich inhaltlich nah. Datenquelle: DWDS-Wortprofile für *Freiheit*, *Mobilität*, *Verkehr* (Stand: Januar 2020).

| FREIHEIT | MOBILITÄT | VERKEHR |
|-----------------|------------------|----------------|
| 1. einschränken | 1. einschränken | 1. lahmlegen |
| 2. genießen | 2. hemmen | 2. behindern |
| 3. verteidigen | 3. behindern | 3. regeln |
| 4. garantieren | 4. gewährleisten | 4. blockieren |
| 5. herausnehmen | 5. fördern | 5. verlagern |
| 6. erkämpfen | 6. voraussetzen | 6. umleiten |
| 7. beschneiden | 7. garantieren | 7. übergeben |
| 8. schützen | 8. beschränken | 8. überwachen |
| 9. bewahren | 9. erhöhen | 9. aufhalten |
| 10. berauben | 10. bremsen | 10. bewältigen |

gründig mit Kriminalität assoziiert. In ähnlicher Weise lassen sich auch die Wortbildungen mit *Verkehr* und *Mobilität* untersuchen.

Das Wort *Verkehr* gibt es in unserem Korpus in zahlreichen Komposita, die einen negativen Basisausdruck modifizieren (in Klammern wird die Anzahl der Belege aus unserem Korpus angeführt): *Verkehrsproblem* (17), *Verkehrskollaps* (7), *Verkehrsstau* (6), *Verkehrsunfall* (4), *Verkehrsbelastung* (4), *Verkehrschao* (4), *Verkehrssünder* (1), *Verkehrsinfarkt* (1), *Verkehrsdelinquenten* (1), *Verkehrsoffer* (1), *Verkehrsrisko* (1). So entstehen Verkehrswörter mit negativer Bedeutung. Negative Komposita mit *Mobilität* fehlen weitgehend, denn in unserem Korpus finden sich keine Belege etwa für *Mobilitätsproblem*, *Mobilitätskollaps*, *Mobilitätsbelastung* etc. Das einzige negative Mobilitätskompositum in unserem Korpus ist der Ausdruck *Mobilitätsjunkies* (TA 25.06.2018). Diese Metapher entwirft Mobilität als Genussmittel, das süchtig machen kann.

Unser Korpus gibt auch Auskunft über Adjektivseilschaften. Insgesamt verzeichnet es 14 Treffer mit positiven adjektivischen Zuschreibungen wie *nachhaltige*, *saubere*, *umweltverträgliche*, *umweltfreundliche*, *emissionsfreie* oder *CO₂-freie Mobilität*, die eine bessere „Mobilität der Zukunft“ versprechen. Entsprechende negative Bewertungen der gegenwärtigen Mobilität, wie zum Beispiel *umweltschädigende*, *schmutzige Mobilität*, fehlen jedoch. *Verkehr* erhält seine negative Färbung vor allem aus seinen negativen Komposita, wie oben gezeigt. Adjektivisch wird er hochfrequent vor allem in eine Richtung differenziert, als *öffentlicher Verkehr* (126 Treffer).

Mobilität pauschal – Verkehr differenziert

Bei Wortzusammensetzungen, die aus zwei Nomen bestehen, ist auch der Blick auf das links positionierte Wort aufschlussreich. Tabelle 2 (S. 164) zeigt, wie vorangesetzte Bestimmungswörter die Basiswörter *Verkehr* und *Mobilität* differenzieren können.

³ Im Englischen wird der Aspekt der Befähigung zur unabhängigen Bewegung mit dem Ausdruck *motility* gefasst und von *mobility* abgegrenzt. Vergleiche dazu Hagman (2010, S. 35): „Having access to a car increases the ‘motility’ of the owner, that is, the capacity to move about at one’s own will. It does not necessarily increase his or her mobility. While mobility may result from being forced to move around, motility means independence and freedom.“

Neben der dominanten Wortbildung *Individualverkehr* fällt die große Zahl an Komposita wie *Velo-*, *Auto-* und *Fußverkehr* auf. Sie lässt erkennen, dass die Unterscheidung der Verkehrsmittel offenbar als wichtig gilt. Der Ausdruck *Straßenverkehr* wird oft im Kontrast zum *Schienenverkehr* verstanden und meint dann hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr. Weiter gibt es Wortbildungen, die unterscheiden, *wo* der Verkehr stattfindet (zum Beispiel *Stadt-*, *Nah-*, *Agglomerationsverkehr*), *wie* und *über welche Distanzen* er vonstatten geht (zum Beispiel *Langsamverkehr*, *Nahverkehr*) und *welchen Zwecken* er dient (zum Beispiel *Freizeit-* und *Güterverkehr*). Unser Korpus enthält 64 derartige Differenzierungen von *Verkehr* durch Komposita, mit insgesamt 387 Treffern. Das „nackte“, das heißt nominal unspezifizierte Wort *Verkehr* findet sich in ähnlichem Umfang, mit 385 Treffern.

Im Vergleich dazu bleibt *Mobilität* in derartigen Komposita vage und pauschal. Differenziert werden hauptsächlich die *Elektro-* und die *Automobilität*.⁴ Unser Korpus enthält nur 97 Treffer mit zehn unterschiedlichen Mobilitätskomposita, demgegenüber jedoch 232 Treffer für das „nackte“ Wort *Mobilität*. Unter diesen fallen – vor allen in politischen Zusammenhängen – viele stereotype Wendungen auf: *Die Wirtschaft verlangt Mobilität* (20 Min. 14.06.2017), *mehr Mobilität mit weniger Verkehr* (NZZ 06.06.2018), *Technologien für die Mobilität* (20 Min. 12.06.2018) oder die *Mobilität der Zukunft* (14 Treffer!). Wir stellen fest, dass der Frame von *Mobilität* menschliche Ortsveränderung weitaus pauschaler erfasst als der von *Verkehr*. Das Wort *Mobilität* vermittelt weniger sinnliche Anschauung und bleibt weitgehend abstrakt.

Diese sprachlichen Beobachtungen decken sich mit Begriffsbestimmungen in den Umweltwissenschaften. So stellt zum Beispiel Profijt (2018, S.47) fest: „Mobilität benötigt den Verkehr zur Erfüllung der Ortsveränderung“.

Metaphern als Frames

Auch Metaphern eröffnen in unserem Denken Frames. Die amerikanischen Metaphernforscher Lakoff und Johnson (1980) haben erkannt, dass Einzelmetaphern oft in sogenannten konzeptuellen Metaphern organisiert sind. Diese legen auf einer abstrakten Ebene ein bestimmtes Verständnis des beschriebenen Sachverhalts fest. Beispiel: Ein Liebespaar, das von sich sagt: *Wir gehen schon lange denselben Weg, wir sind durch viele Höhen und Tiefen gegangen, jetzt stehen wir an einer Weggabelung*, folgt der konzeptuellen Metapher *LIEBE IST EINE REISE*. Diese metaphorische Deutung kann ein Liebesverhältnis entscheidend prägen, weil sie

TABELLE 2: Verkehrs- und Mobilitätskomposita aus dem untersuchten Korpus von 319 Schweizerischen Zeitungsartikeln aus den Jahren 2017 und 2018, geordnet nach der Trefferzahl im Korpus.

| VERKEHRSKOMPOSITA | MOBILITÄTSKOMPOSITA |
|--|--|
| <i>Individualverkehr</i> (60), <i>Veloverkehr</i> (52), <i>Straßenverkehr</i> (42), <i>Autoverkehr</i> (42), <i>Langsamverkehr</i> (17), <i>Stadtverkehr</i> (16), <i>Fußverkehr</i> (14), <i>Mischverkehr</i> (13), <i>Gesamtverkehr</i> (13), <i>Nahverkehr</i> (9), <i>Privatverkehr</i> (8), <i>Agglomerationsverkehr</i> (7), <i>Linienverkehr</i> (6), <i>Schienenverkehr</i> (6), <i>Motorfahrzeugverkehr</i> (5), <i>Busverkehr</i> (4), <i>Fernverkehr</i> (4), <i>Freizeitverkehr</i> (4), <i>Güterverkehr</i> (4) | <i>Elektromobilität</i> (47), <i>E-Mobilität</i> (39), <i>Automobilität</i> (4), <i>Sharing-Mobilität</i> (1), <i>Fahrradmobilität</i> (1), <i>Jahresmobilität</i> (1), <i>Alltagsmobilität</i> (1), <i>Gesamtmobilität</i> (1), <i>Crossover-Mobilität</i> (1), <i>Tür-zu-Tür-Mobilität</i> (1) |

hintergründig den Rahmen festlegt, in dem das Paar über Liebe nachdenkt (Lakoff und Johnson 1980, S. 44–45).

Nach demselben Prinzip lassen sich auch metaphorische Redeweisen über *Verkehr* übergeordneten konzeptuellen Metaphern zuordnen. Konzeptuelle Metaphern bilden die Frames, die unser Sprechen, Denken und Handeln anleiten.⁵

Metaphern des Verkehrs: Flüssigkeiten

Überblickt man die Einzelmetaphern, in denen über Verkehr gesprochen wird – und die man im Wortprofil des DWDS leicht nachvollziehen kann –, so stellen sich Parallelen zwischen Verkehr und Wasser beziehungsweise Blut heraus (Tabelle 3).

Als konzeptuelle Metapher stellt sich die Gleichung *VERKEHR IST EIN FLUSS* respektive *STROM* heraus. Welche Folgen ergeben sich daraus für unsere Wahrnehmung und Wertung des Verkehrs, auch unter Aspekten des Ressourcenverbrauchs?

- Wenn Verkehr ein Fluss ist – wie die Metapher behauptet –, dann erscheint der *Verkehrsfluss* als Naturphänomen und als selbstverständlich gegeben. Dass der Verkehr menschengemacht ist, wird ausgeblendet.
- Wenn der Verkehr ein Fluss ist, dann erscheint er als von der Schwerkraft angetrieben. Straßenverkehr fließt aber nicht dem Meer zu. Dass Autos Treibstoff verbrauchen und schädliche Gase ausstoßen, wird nicht mitgedacht.
- Mit *Verkehrsfluss* ist die Masse der Fahrzeuge gemeint. Die Menschen, die sie lenken, werden aus dem Blick gerückt. Sie entsprechen den Wassertropfen, die vom Fluss getragen werden. Ihr eigener Wille, ihre (ökologische) Verantwortung und ihre Rolle als „Täter“ werden (auch für sie selbst) unsichtbar.
- Wenn Verkehr ein Fluss ist, so erscheint es als logisch, dass die Verkehrspolitik den Verkehr am Fließen hält. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, etwa der Bau der zweiten Gotthardröhre (Röhrenmetapher!), erscheint als selbstverständlich.

Aus ökologischer Sicht ist die Flussmetapher verhängnisvoll. Sie deutet einen kollektiven, von Menschen betriebenen technischen Prozess in einen naturähnlichen Vorgang um. Die Flussmetapher blendet den Ressourcenverbrauch und die Natur- und Menschen-schädigung aus und entlastet die Automobilist(inn)en von ihrer

⁴ Während sich das Wort *Automobilität* der bestehenden Wortbildung *Automobil* verdankt, bezieht sich die *Elektromobilität* auf deren elektrischen Antrieb. Auffällig ist, dass Eisen- und Straßenbahnen prototypisch nicht zur E-Mobilität gezählt werden, obwohl sie weitgehend elektrifiziert sind und die bis heute weitaus wichtigsten Formen von Elektromobilität darstellen.

⁵ Lakoff und Johnson haben die Konvention eingeführt, konzeptuelle Metaphern wie oben in Großbuchstaben zu schreiben. Thibodeau und Boroditsky haben die erkenntnisleitende Wirkung von Metaphern 2011 empirisch belegt.

TABELLE 3: Wasser- und Blutmetaphern veranschaulichen Verkehr.

| REDEWEISEN ÜBER WASSER | METAPHORISCHE REDEWEISEN ÜBER VERKEHR |
|---|--|
| Wasser fließt, strömt, schwillt an, rauscht, tost etc. | Verkehr fließt, strömt, schwillt an etc. |
| Man kann Wasser stauen, umleiten, kanalisieren, drosseln etc. | Man kann Verkehr stauen, umleiten, kanalisieren etc. |
| Wasser fließt durch Leitungen und Röhren. | Verkehr fließt über Umleitungen oder durch Tunnelröhren. |
| Wasser bildet Tropfen. | Im Schwerverkehr am Gotthard wird ein Tropfenzählersystem eingesetzt. |
| Man kann Dinge wie zum Beispiel Fische aus dem Wasser ziehen. | Man kann Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen. |
| Gewässer können Inseln enthalten. | Im Verkehrsfluss existieren Verkehrsinseln. |
| Wasser gibt es im Aggregatzustand von Eis und Schnee, die beide zu Lawinen werden können. | Verkehr bildet Blechlawinen. |
| Wasser bildet Wellen. | Ampeln schaffen grüne Wellen. |
| REDEWEISEN ÜBER BLUT | METAPHORISCHE REDEWEISEN ÜBER VERKEHR |
| Blut stockt. | Der Verkehr stockt. |
| Blut fließt durch Adern. | Es gibt Verkehrsadern. |
| Kommt der Blutkreislauf zum Erliegen, droht ein Herzinfarkt beziehungsweise Kollaps. | Kommt der Verkehr ganz zum Stillstand, so kommt es zu einem Verkehrsinfarkt beziehungsweise Verkehrskollaps. |

Verantwortung, indem sie diese im Verkehrsfluss anonymisiert und in „Tropfen“ aufgehen lässt. Die zentrale Frage, warum der Verkehr zunimmt, wird verdrängt, da die Verkehrszunahme als „natürlich“ und nicht als menschengemacht erscheint (Abbildung 2, S. 166).⁶

Verwandt mit der Wassermetapher ist auch eine medizinische Metapher, die den Verkehr in Analogie zu einer gesunden Blutzirkulation setzt: Stockende Zirkulation oder gar ein Infarkt (*Verkehrsinfarkt*, *Verkehrskollaps*) sind schädlich, lebensbedrohlich. Allerdings sind es bei dieser Metaphorisierung nicht die Menschen, die einen Infarkt erleiden, sondern ist es „die Massenmobilität“, die krank wird. Ein Wort wie *Verkehrsader* flüstert uns zudem hintergründig ein: Der Verkehr muss fließen! Mobilität wird positiv bestärkt, Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung werden unsichtbar.

Ökonomischer Frame der Mobilität

Mobilität umschreibt in hoch abstrakter Form ein menschliches Bedürfnis, das mit Freiheit assoziiert wird. Im untersuchten Textkorpus zeichnet sich unter den Formulierungen über *Mobilität* eine Gruppe von Wendungen ab, die inhaltlich zusammenhängen und den abstrakten Begriff (*Mobilität – M.*) in Richtung einer ökonomischen Deutung konkretisieren. Im Ganzen ergibt sich das folgende Bild:

- *M. verteuern* (20 Min. 28.08.2018, TA 07.07.2017)
- *viel M. fürs Geld* (BaZ 22.05.2017)
- *sofortige Verfügbarkeit rund um die Uhr oder grenzenlos gelebte individuelle M.* (BaZ 31.05.2017)

- *Mobilitätsangebot* (BaZ 04.09.2018, NZZ 16.03.2018, 05.05.2018)
- *Mobilitätsanspruch* (BaZ 04.10.2018)
- *wachsende Mobilitätsbedürfnisse* (BaZ 28.09.2017, 04.10.2018)
- *Ausgaben für die M.* (NZZ 23.01.2017)
- *Aufwendungen der Haushalte für die M.* (NZZ 23.01.2017)
- *M. wird immer teurer* (NZZ 23.01.2017)
- *M. ist verhältnismäßig/zu billig* (20 Min. 28.08.2018, NZZ 27.04.2018)
- *mobilitätsverwöhnte Städte* (NZZ 20.05.2017)
- *Tarifierung der M.* (NZZ 14.07.2017)
- *Nachfrage nach M.* (NZZ 16.03.2018)
- *Mobilitätsanbieter* (NZZ 22.09.2017, 11.05.2018, TA 09.11.2017, 30.06.2017)
- *Mobilitätsmanagement* (BaZ 31.05.2017, NZZ 15.09.2018)
- *M. ist ein Riesengeschäft* (TA 09.11.2017)
- *mangelnde M.* (NZZ 11.09.2018)
- *Mobilitätspreise* (TA 07.07.2017)
- *Mobilitätsjunkie* (TA 25.06.2018)
- *spürbare Abstriche bei Konsum, M. und Lebensstandard* (TA 06.08.2018)
- *nicht auf M. verzichten* (20 Min. 17.11.2017), *nur wenn Deutsche auf M. verzichten* (TA 05.09.2017)
- *M. als Dienstleistung* (NZZ 27.04.2018, 05.05.2018)

Die Fundstücke (Okkurrenzen) lassen sich überwiegend einem Oberbegriff zuordnen, den man als *Konsumgut* beschreiben kann. Die konzeptuelle Metapher, die hier am Werk ist, lautet also MOBILITÄT IST EIN KONSUMGUT. Diese hintergründige Gleichung macht es möglich, dass man über Mobilität denken und sprechen kann wie in den Fundstücken dokumentiert, und zwar unabhängig davon, ob man dies aus einer mobilitätskritischen oder un-

>

⁶ Je nach Sinnbereich akzentuiert die Wassermetaphorik unterschiedliche Aspekte des Fließens und Strömens: in *Flüchtlingsstrom* und *-welle* das Bedrohliche, in *Geldflüssen* die Weitergabe des Zahlungsmittels, im *Verkehrsfluss* ein naturhaftes „Fließen“ in der Landschaft.



ABBILDUNG 2: Gotthardröhre. Die Illustration von Julia Weiss veranschaulicht den Verkehrsstrom.

kritischen Perspektive tut. Man kann Mobilität *verfügbar machen, kaufen, verteuern* etc. Ist der ökonomische Frame einmal aufgerufen, so wird unser Wissen über Wirtschaft aktiviert.

Der gedankliche Zuschnitt dieses Mobilitätsverständnisses – und seine blinden Flecken – lassen sich frameanalytisch noch genauer beschreiben.⁷ Mit der Anwendung des ökonomischen Wissensrahmens eröffnen sich in der gedanklichen Repräsentation von Mobilität nämlich *Leerstellen*, sogenannte *slots* (Ziem 2008, S. 304ff.). Nach dem Frameverständnis von Ziem haben Leerstellen den Charakter von Fragen, die sich mit Blick auf ein Bezugsobjekt sinnvoll stellen lassen. Bezogen auf unsere Fundstücke zum ökonomischen Frame ergeben sich die folgenden Fragen:

- Welchen Preis hat Mobilität?
M. ist verhältnismäßig billig oder teuer.
- Wer kauft oder verkauft M.?
Die Mobilitätsnachfrager oder -anbieter.
- Was wünschen sich Nachfrager von M.?
Ihre sofortige Verfügbarkeit.
- Wie legt man den Preis von M. fest?
Durch ihre Tarifierung etc.

Auffällig ist, dass die Fundstücke aus unserem Korpus vor allem Fragen um Verfügbarkeit, Nachfrage und Kosten berühren, die materiellen Bedingungen der Mobilität aber außer Acht lassen. Im aufgerufenen Frame wird Mobilität eher als immaterielles Konsumgut, als eine Art Dienstleistung oder als ein Recht gedacht. Antworten auf die folgenden Fragen kommen in den sprachlichen Fundstücken nicht vor:

⁷ Wir folgen hier dem von Fillmore (1977) entworfenen semantisch nicht reduktionistischen Verständnis von Frames, das unter anderem von Ziem (2008) weiterentwickelt wurde.

- Welchen Rohstoffverbrauch bringt Mobilität mit sich?
- Welche Folgen hat der Konsum von Mobilität?

Dies zeigt: Der Mobilitätsframe ist (wie alle Frames) selektiv (Busse 2012, S. 406). Er hebt bestimmte Punkte hervor und lässt andere verschwinden. Welche Folgen hat diese Ökonomisierung und Entmaterialisierung für unser Denken und Handeln in Bezug auf Mobilität?

1. Mobilität ist blind für Naturbelastung:

Das immaterielle „Gut“ Mobilität scheint voraussetzungslos gegeben und, solange bezahlbar, unbegrenzt verfügbar. Keines der sprachlichen Fundstücke weist darauf hin, dass Mobilität Autos, Bahnen und Infrastrukturen beansprucht, die Treibstoff verbrauchen und Abgase ausstoßen, also in einer endlichen, physischen Welt statt-

findet, wie dies etwa bei Wörtern wie *Kohle* und *Atomkraft* prototypisch der Fall ist. Anders gesagt: Der mit Mobilität verbundene Naturverbrauch wird nicht selbstverständlich mitgedacht. Man muss diesen als externe Beifügung bewusst zum Mobilitätsframe hinzudenken. Wird *Mobilität* derart entmaterialisiert gedacht, erscheint es selbstverständlich, dass die Naturkosten der Mobilität übersehen werden. Dies hat gesellschaftliche Folgen: Die Billigfluggesellschaft easyJet wirbt in einer Kampagne für ihre Flüge, indem sie eine Destination direkt mit einem Preis verknüpft, der die Umweltbelastung ausschließt und Mobilität damit (weitgehend) entmaterialisiert. Beispiel: Auf einer halb geöffneten Pralinschachtel steht „Feine Sache: Brüssel ab 18,99 Euro“. Die 2019 lancierte Werbekampagne der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) parodiert die durch easyJet betriebene Entmaterialisierung des Fliegens, indem sie anstelle des tiefen Preises den im Mobilitätsframe ausgeblendeten Naturverbrauch nennt: „ab nur 2,4 kg CO₂ pro 100 km“ (Abbildung 3).

2. Mobilität ist anthropozentrisch: Der ökonomische Frame definiert auch Rollen, die im Wirtschaftsleben für Menschen typisch sind (Stibbe 2015, S. 107). Unter den sprachlichen Fundstücken finden wir 1. die *Mobilitätsanbieter*, die Mobilität etwa *managen, verteuern, tarifieren* und dabei ein *Geschäft machen* und 2. die *Mobilitätskonsument(inn)en*. In Extremform (und bereits aus mobilitätskritischer Sicht) treten diese als *Mobilitätsjunkies*, als unersättliche Konsument(inn)en zutage. Sie stellen *Mobilitätsansprüche*, zeigen *wachsende Mobilitätsbedürfnisse* und wünschen *sofortige Verfügbarkeit von Mobilität rund um die Uhr*. Alle diese Verständnisse und Wertungen sind anthropozentrisch, sie stellen menschliche Interessen und Bedürfnisse als Maß des Denkens und Handelns in den Mittelpunkt. Lebensansprüche von Tieren, Pflanzen und künftigen Generationen kommen nur schwer in den Blick.

Mobilität als Plastikwort

Die SBB warben bis vor der Covid-19-Pandemie mit dem Slogan: *Alles für Ihre Mobilität*. Auffällig ist, dass der Slogan nicht etwa lautet: *Alles für Ihr Leben unterwegs* – was auch denkbar wäre. Die Endung *-ität* und sein Fremdwortcharakter erheben das Wort *Mobilität* in den Rang eines bildungssprachlichen Ausdrucks und verleihen ihm eine Aura von Bedeutsamkeit, „Expertentum“ und „geprüfter Qualität“. Diese Eigenschaften rücken *Mobilität* auch in die Reihe der sogenannten Plastikwörter. „Plastisch“ macht sie ihre Fähigkeit, „ein riesiges Feld auf einen Nenner zu bringen“ (Pörksen 1997, S. 119). So kann etwa ein Politiker „viel Mobilität fürs Geld“ fordern (BaZ 22.05.2017), eine Automarke als „Trendsetter der Mobilität“ inszeniert werden (BaZ 19.07.2017) und ein städtisches Amt eine Stelle schaffen, die „Produkt- und Vertriebsmanager Mobilität“ heißt (BaZ 05.05.2018). In solchen Zusammenhängen wirkt das Wort vor allem als sprachliches Suggestivmittel. Es ist stereotyp – verdrängt das genaue, treffende Wort – und kann Bedürfnisse anregen, die vorher nicht bestanden, ohne etwas Genaues zu sagen (Pörksen 1997, S. 120). Diese Eigenschaften verleihen dem Plastikwort eine Treiberfunktion, die es über seinen Gebrauch in Werbung, Verwaltung, Politik und Alltag zu einem Leitbegriff der Gegenwart avancieren lässt.

Ergebnisse und Folgerungen für ein suffizientes Denken, Sprechen und Handeln

Ergebnisse

Der mit Freiheit assoziierte Ausdruck *Mobilität* erscheint in zahlreichen Zusammenhängen als abstrakte Norm einer modernen Lebensführung und als menschliches Grundbedürfnis. In der Frameanalyse des untersuchten Korpus gewinnt *Mobilität* Kontur als immaterielles Konsumgut. Diese fast durchgehend positive Wertung verleiht dem Wort *Mobilität* Glanz. Unsere diskurslinguistische Untersuchung der „Suffizienztauglichkeit“ des Mobilitätsbegriffs wirft einige Schatten auf diesen Glanz.

- Die Hochwertung von Mobilität blendet aus, dass Freiheit und Selbstverwirklichung auch durch Ruhe und Ortsbezogenheit erfahren werden können.
- Mobilitätsarme Formen der Wertschöpfung verlieren unter diesen Bedingungen an Wert. Dazu gehören etwa Eigenversorgung und eine „Ökonomie der Nähe“, die auf kurze Produktionsketten und Lokal- und Regionalversorgung baut (Paech 2012, S. 114).
- Das hochabstrakte Verständnis von *Mobilität* macht es schwer, ein Maß für suffizientes Handeln zu finden, das etwa einem *Mobilitätsjunkie* (TA 25.06.2018) Orientierung böte. Ein Zuviel an *Mobilität* – und damit eine Sättigungsgrenze – ist nur schwer bildhaft vorstellbar, am ehesten durch eine gedankliche Übersetzung in *Verkehr*.

Der Frame von *Verkehr* ruft sinnliche Vorstellungen von Staus, Hektik und Unfällen leichter auf und kann daher warnend und abschreckend wirken, hat aber andere Einschränkungen.



ABBILDUNG 3: Werbekampagne der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 2019. Sie parodiert einen Werbefeldzug der Fluggesellschaft easyjet, der Mobilität versüßt, indem er die Naturkosten übersieht und auf einen tiefen Preis abhebt. Die SBB bewirbt umgekehrt die niedrigen CO₂-Emissionen und denkt den im Mobilitätsframe ausgeblendeten Naturverbrauch mit. Quelle: 20 Min. 05.09.2019.

- Ist die konzeptuelle Metapher VERKEHR IST EIN FLUSS einmal aktiviert, legt sie bestimmte Denkpfade aus. Sie definiert nicht nur das fragliche Problem, sondern sie legt auch dessen Ursachen nahe und suggeriert, was als Lösung infrage kommt. Entsprechend versteht sich die staatliche Verkehrspolitik bis heute als ein Ankämpfen gegen eine Naturgewalt, den anschwellenden Verkehrsfluss. Es werden „Durchlässe“ erweitert, „Abflüsse“ vergrößert oder Verkehrs„flüsse“ kanalisiert. So entsteht eine Spirale von Verkehrszunahme und Infrastrukturausbau. Die heutige Verkehrspolitik ist von einem inneren Widerspruch beherrscht. Sie fördert einerseits den Verkehr durch Milliardeninvestitionen und kämpft gleichzeitig gegen die dadurch verursachte „Verkehrsflut“ an. Unbeantwortet bleibt dabei die Frage, wie man die stetige Verkehrszunahme begrenzen kann (vergleiche Stalder 2019).

Welche Schlüsse lassen sich aus diesen Befunden für eine ressourcenschonende Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätspolitik ziehen? Und welche sprachlichen Alternativen bieten sich an? Diese Folgerungen sind denkbar:

>

Praktische Folgerungen für die Mobilitätspolitik

■ **Naturverbrauch in Rechnung stellen.** Der im Mobilitätsdiskurs verankerte ökonomische Frame entmaterialisiert das Verständnis von Mobilität. Dieser blinde Fleck ließe sich korrigieren, indem man fossilträchtige Mobilität dosiert verteuert und ihren Naturverbrauch in Rechnung stellt (nach alter umweltökonomischer Manier, aber im Wissen darum, dass manche Schäden niemals durch Geld abgegolten werden können). Da Lenkungsabgaben einem vertrauten ökonomischen Denkmuster folgen („Mobilität hat einen Preis“), dürften sie leichter akzeptiert werden als Mobilitätsverbote aller Art.

dien und Politiker(innen) –, einen Sprachgebrauch zu finden, der mit den eigenen Interessen übereinstimmt. Auf unsere Ergebnisse bezogen kann dies konkret heißen:

■ Die Treiberwirkung des Plastikworts *Mobilität* lässt sich reduzieren, indem man den Begriff sprachlich nach Transportmitteln differenziert und als sinnliche Erfahrung fassbar macht. Beispiele: *Fußmobilität*, *Bahnmobilität*, *Flugmobilität*, *Benzinmobilität*. Auch negative Neologismen sind denkbar: *Mobilitätsbelastung*, *Mobilitätsschäden* etc. Auch Adjektive können den umweltblinden Ausdruck differenzieren. Eine Tagung des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) lautet „fossilfreie

Die Begriffe Verkehr und Mobilität sind nicht neutral und „unschuldig“, sondern ihr spezifischer Gebrauch fördert in unterschiedlicher Weise insuffizientes Handeln. Ein erster Schritt zu suffizienterem Handeln kann ein bewusster und dosierter Umgang mit ihnen sein.

■ **Mobilitätskosten differenzieren.** Gilt Mobilität als pauschal verfügbares Konsumgut – wie unsere Untersuchung zeigt –, so scheint es plausibel, sie samt ihrem Ressourcenverbrauch zu Pauschalpreisen zu vermarkten. Dies ist heute gängige Praxis. Generalabonnements, Halbtaxabos, Strecken- und Verbundabos oder Tageskarten laden zum unbeschränkten Mobilitätskonsum ein. So wünschenswert Menschen sind, die von den privaten auf die öffentlichen Transportmittel umsteigen (und damit pro Person weniger Ressourcen verbrauchen): Die pauschale Preisgestaltung wirkt wie ein Mengenrabatt und treibt den Konsum an. Auch Autobahnvignette und Verkehrssteuern laden nach einmaliger Zahlung zur pauschalen Freifahrt ein. Wer Mobilität derart mit der großen Kelle anrichtet, macht blind für die Umweltkosten, die mit ihr einhergehen. Eine genauere Differenzierung der Mobilitätspreise tut also not. Eine leistungsabhängige und dynamische Preisgestaltung könnte, wie Stalder (2019) vorschlägt, Abhilfe schaffen, in der Luft und auf der Straße bemessen nach zurückgelegten Kilometern und ausgestoßenen Schadstoffen, auf der Schiene nach Nachfrage und Distanz.

Folgerungen für einen Suffizienz-förderlichen Sprachgebrauch

Mobilität ist ein derart verbreiteter Begriff, dass es außer Frage steht, ihn generell zu vermeiden. Es gilt vielmehr, seine Stärken und Schwächen im Blick zu behalten. Zu Ersteren gehört, dass Ortsunabhängigkeit heute meist auch als Freiheit verstanden wird (vergleiche Tabelle 1). Folgt man der diskurslinguistischen Prämisse, dass der Sprachgebrauch auch die Weltsicht und das menschliche Handeln mitprägt, so gälte es – etwa für NGOs, Me-

Mobilität“, ein Titel, der treffend offenlegt, dass Mobilität meist „fossilhaltig“ ist.⁸ Auch wäre *Automobilität* (gr. *auto* = selbst) das richtige Wort für die Tätigkeit der zu Fuß Gehenden. Sie sind die wahren Selbstbewegten.

■ Generell gälte es, das Plastikwort *Mobilität* als inhaltsarmen Begriff zu entlarven. Dies kann geschehen, indem man zum Beispiel in einem Gespräch nachfragt, was mit abstrakten Wendungen wie einer *innovativen Mobilitätslösung* (NZZ 15.09.2018) oder der *Mobilität von morgen* (20 Min. 25.02.2017) genau gemeint sei.

■ Das Verständnis von Mobilität als grenzenlos verfügbares Gut kann einer *Übermobilität* Vorschub leisten, die nicht nur Ressourcen verschleißt, sondern auch als Wettbewerbsrisiko wirken kann – wie eine schlecht angelegte Küche, in der Herd, Kühlschrank und Waschbecken zu weit auseinander liegen und vermeidbare Mobilität verursachen. Dadurch wird die Küche ineffizient. Es braucht daher Begriffe, die das Bleiben am Ort positiv beleuchten. Beispiele: *effizient ausgelegte Stadt*, *integrierte Zonung*, *Mobilität/Raumordnung der kurzen Wege*.

■ Der Mobilitätsframe lässt sich mit anderen Frames verkoppeln und so korrigieren. Denkbar sind Redeweisen, die ethische Normen des Verzichts auf Überflüssiges ausdrücken, etwa: *Warum in die Ferne schweifen, wenn das Glück so nah liegt? So regional wie möglich, so global wie nötig. Weniger ist mehr* (siehe auch die Werbung der SBB für die Bahn als suffiziente Alternative zum Fliegen, Abbildung 3).

Der differenzierte Frame von *Verkehr* erlaubt, genauer hinzusehen als jener von *Mobilität*, er unterscheidet etwa zwischen *Fuß*-, *Velo*- und *Autoverkehr*.

⁸ Anonymer Veranstaltungshinweis im VCS Magazin 4/19: 31[0].

https://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/10_angebote/02_services/03_magazin/archiv_magazin/d_4_19_www.pdf.

- Jedoch gälte es, die problematische Wassermetaphorik zu vermeiden und durch andere Bilder zu ersetzen. Beispiel: *Tunnel* statt *Röhre*. Vielleicht ließe sich *Verkehr* neu über die Maschinenmetapher definieren. Er wäre dann klarer erkennbar als Menschenwerk. Das hieße: Der Verkehr *dröhnt, brummt, klemmt, läuft nicht*, statt dass er wie bisher *rauscht, fließt oder sich staut*. Oder als soziales Phänomen, das viel mit unerwünschten Zeitverlust zu tun hat: *Warteschlangen* statt *Staus*.

Unsere linguistischen Untersuchungen zeigen, dass die Begriffe *Verkehr* und *Mobilität* nicht neutral und „unschuldig“ sind, sondern ihr spezifischer Gebrauch in unterschiedlicher Weise insuffizientes Handeln fördert. Ein erster Schritt zu suffizienterem Handeln kann ein bewusster und dosierter Umgang mit ihnen sein. Neue oder noch zu findende Ausdrücke versprechen differenziertere Zugänge zur menschlichen Bewegung im Raum.

Dieser Beitrag ist im Rahmen des Forschungsprojekts *Sprachkompass Mobilität* entstanden. Weitere Untersuchungsergebnisse des Projekts werden online auf www.sprachkompass.ch vorgestellt. Finanziert wird das Projekt von der Stiftung Mercator Schweiz. Martin Reisigl, Hans Weiss und Andreas Kläy danken wir für ihre umfassende interdisziplinäre Mitarbeit, Julia Weiss für ihren kreativen Cartoon, drei anonymen Gutachter(inne)n für ihre Anregungen.

Literatur

- Bendel Larcher, S. 2015. *Linguistische Diskursanalyse. Ein Lehr- und Arbeitsbuch*. Tübingen: Narr.
- Busse, D. 2012. *Frame-Semantik. Ein Kompendium*. Berlin: de Gruyter.
- Caviola, H., A. Kläy, H. Weiss. 2018. *Sprachkompass Landschaft und Umwelt. Wie Sprache unseren Umgang mit der Natur prägt*. Bern: Haupt.
- Cresswell, T. 2006. *On the move: Mobility in the modern western world*. New York: Routledge.
- Dann, G. 1996. *The language of tourism: A sociolinguist perspective*. Wallingford, Oxon, UK: CAB International.
- DWDS (Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache). 2020. DWDS-Wortverlaufs-kurve für Verkehr/Mobilität. <https://www.dwds.de/r/plot?view=1&corpus=zeitungen&norm=date%2Bclass&smooth=spline&genres=0&grand=1&slice=1&prune=0&window=3&wbase=0&logavg=0&logscale=0&xrange=1945%3A2019&q1=Verkehr&q2=Mobilit%C3%A4t> (abgerufen 07.08.2020).
- Fillmore, C. 1977. Scences-and-frames semantics. In: *Linguistic structure processing*. Band 5. Herausgegeben von A. Zampolli. Amsterdam: North Holland. 55–81.
- Götti, P. 2017. Es stinkt zum Himmel. *VCS-Magazin* 4, 06.09.2017: 7.
- Hagman, O. 2010. Driving pleasure: A key concept in Swedish car culture. *Mobilities* 5/1: 25–39.
- Jaworska, S. 2017. Metaphors we travel by: A corpus-assisted study of metaphors in promotional tourism discourse. *Metaphor and Symbol* 32/3: 161–177.
- Jung, M. 1994. *Öffentlichkeit und Sprachwandel. Zur Geschichte des Diskurses über die Atomenergie*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Kilian, T., T. Niehr, J. Schiewe. 2010. *Sprachkritik. Ansätze und Methoden der kritische Sprachbetrachtung*. Berlin: de Gruyter.
- Köller, W. 2004. *Perspektivität und Sprache. Zur Struktur von Objektivierungsformen in Bildern, im Denken und in der Sprache*. Berlin: de Gruyter.
- Lakoff, G., M. Johnson. 1980. *Metaphors we live by*. Chicago: University of Chicago Press.
- Link, J. 2005. (Nicht) Normale Fahrten – Strukturen und Funktionen eines modernen Faszinationstyps. In: *Mobilität – Raum – Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Herausgegeben von K.-S. Rehberg, W. Schmitz, P. Strohschneider. Dresden: Thelem. 207–222.
- Lin, M. 2002. Warum Suffizienz unentbehrlich ist. In: *Von nichts zu viel. Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit. Über ein Arbeitsvorhaben des Wuppertal Instituts*. Herausgegeben von M. Lin et al. Wuppertal Papers 125. Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. 7–14.
- Mattfeldt, A. 2016. *Wettstreit in der Sprache. Ein empirischer Diskursvergleich zur Agonalität im Deutschen und Englischen am Beispiel des Natur-Mensch-Verhältnisses*. Berlin: de Gruyter.
- Metzler, B. 2017. Süchtig nach Himmel. *Tages-Anzeiger*, 15.09.2017: 12.
- Paech, N. 2012. *Befreiung vom Überfluss. Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie*. München: oekom.
- Pörksen, U. 1997. *Plastikwörter. Die Sprache einer internationalen Diktatur*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Profijt, M. 2018. *Mobilitätssuffizienz. Grundlagen – Messungen – Förderung*. München: oekom.
- Rehberg, K.-S., W. Schmitz, P. Strohschneider (Hrsg.). 2005. *Mobilität – Raum – Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Dresden: Thelem.
- Sedlaczek, A. S. 2017. The field-specific representation of climate change in factual television: A multimodal critical discourse analysis. *Critical Discourse Studies* 14/5: 480–496.
- Sheller, M., J. Urry. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38/2: 207–226.
- Stalder, H. 2019. Pauschaltarife wie das GA gehören abgeschafft. *NZZ – Neue Zürcher Zeitung*, 25.07.2019: 12.
- Stengel, O. 2011. *Suffizienz. Die Konsumgesellschaft in der ökologischen Krise*. München: oekom.
- Stibbe, A. 2015. *Ecolinguistics: Language, ecology, and the stories we live by*. London: Routledge.
- Terek, J. 2016. *Klimawandel im Diskurs. Multimodale Analyse crossmedialer Korpora*. Berlin: de Gruyter.
- Thibodeau, P., L. Boroditsky. 2011. Metaphors we think with: The role of metaphor in reasoning. *PLoS ONE*. DOI: 10.1371/journal.pone.0016782.
- Thurlow, C., A. Jaworski. 2012. Elite mobilities: The semiotic landscape of luxury and privilege. *Social Semiotics* 22/4: 487–516.
- Ziem, A. 2008. *Frames und sprachliches Wissen. Kognitive Aspekte der semantischen Kompetenz*. Berlin: de Gruyter.



Hugo Caviola

Studium der Germanistik und Anglistik in Basel und den USA. Dissertation zur Raumwahrnehmung. Tätigkeit als Gymnasiallehrer. Leitung von Forschungsvorhaben zur Metaphorik in der Wissenschaft und zur schulischen Interdisziplinarität. 2014 bis 2016 Leiter des Forschungsprojekts *Sprachkompass Landschaft und Umwelt*, seit 2018 Leiter des Folgeprojekts *Sprachkompass suffizientes Handeln: Mobilität und Ernährung* am Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern, Schweiz. Forschungsschwerpunkte: Metaphernanalyse, multimodale Diskursforschung, Öklinguistik.



Andrea Sabine Sedlaczek

Studium der Allgemeinen und Angewandten Sprachwissenschaft. Derzeit Dissertation zu Mediendiskursen über Klimawandel am Beispiel von Klimaschutzinitiativen des Österreichischen Rundfunks (ORF). Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Sprachwissenschaft der Universität Wien. Seit 2018 Mitarbeit im Forschungsprojekt *Sprachkompass suffizientes Handeln: Mobilität und Ernährung*, Kooperation mit dem Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern, Schweiz. Projektarbeit in einem Weiterbildungs- und Forschungsinstitut für Freie Medien. Forschungsschwerpunkte: multimodale Diskursforschung, Semiotik, Argumentationstheorie und Öklinguistik.